Deutscher Bundestag **Drucksache 19/15178**

19. Wahlperiode 13.11.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Anja Hajduk, Lisa Paus, Stefan Schmidt, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Oliver Krischer, Katharina Dröge, Dieter Janecek, Sven-Christian Kindler, Sven Lehmann, Beate Müller-Gemmeke, Corinna Rüffer, Matthias Gastel, Kai Gehring, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Renate Künast, Steffi Lemke, Ingrid Nestle, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und SPD – Drucksachen 19/14338, 19/15125 –

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Vorschläge der Bundesregierung zur Erreichung der deutschen Klimaziele 2030 sind unwirksam, unzureichend und unsozial. Zwar ist es begrüßenswert, dass die Bundesregierung nach langjähriger Blockade beim Klimaschutz nun Handlungsbedarf anerkennt. Doch die Vorschläge der Bundesregierung sind weit vom Pfad des Pariser Klimaabkommens entfernt. Der Ausbau von Windkraft an Land wird trotz des bereits zu beobachtenden Arbeitsplatzabbaus weiter abgewürgt. Eine CO_2-Bepreisung soll in Form eines weitgehend wirkungslosen, bürokratischen und verfassungsrechtlich umstrittenen nationalen Emissionshandels aufgebaut werden, obwohl zahlreiche wirksamere und sozial gerechtere Konzepte auf dem Tisch liegen. Das Versprechen von sozial gerechtem Klimaschutz bricht die Bundesregierung, da ihre Maßnahmen Vielverdiener begünstigen und zulasten von Menschen mit wenig Einkommen und Rentnerinnen und Rentnern gehen. Nötig wäre stattdessen effektiver, schneller und sozial gerechter Klimaschutz.

Auch der konkret vorliegende Gesetzentwurf zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht ist in dieser Form nicht geeignet, die Klimaziele zu erreichen. Die umfassenden Möglichkeiten des Steuerrechts für den Klimaschutz im Sinne einer grundlegenden ökologischen Steuerreform, die bestehende klima- und umweltschädliche Fehlanreize grundsätzlich beseitigt, werden nicht genutzt. Eine CO_2-

basierte Reform der Energiesteuern fehlt jedoch gänzlich. Umweltschädlichen Subventionen, die das Umweltbundesamt auf 57 Milliarden Euro beziffert hat, bleiben unangetastet. Im Industriebereich lässt die Koalition die Chancen des ökologischen Umbaus für die Unternehmen komplett liegen. Es fehlen Planungs- und Investitionssicherheit und eine konsequente Unterstützung des ökologischen Wandels. Insbesondere in den Bereichen Stahl, Chemie und Zement sind hohe Investitionen in neue Technologien notwendig, um eine klimaneutrale Produktion zu erreichen und Beschäftigung zu sichern, diese sollten durch bessere Abschreibungsmöglichkeiten unterstützt werden.

Auch die im Gesetz genannten Punkte werfen mehr Fragen auf, als dass sie wirksame Lösungsansätze bieten.

Es ist grundsätzlich begrüßenswert, dass der Gesetzentwurf Regelungen zu einer steuerlichen Förderung der Gebäudesanierung vorsieht. Das ist lange überfällig. Auch ist es richtig, die steuerliche Förderung auf selbstgenutztes Wohneigentum zu begrenzen und diese progressionsunabhängig auszugestalten. Doch der Klimaschutzbeitrag dieser Fördermaßnahme bleibt völlig unklar, Angaben zur Höhe der dadurch erreichbaren CO_2-Einsparung sind nicht im Gesetz enthalten. Es wird lediglich auf eine spätere Rechtsverordnung verwiesen, deren gesetzliche Ermächtigung keinen energetischen Maßstab enthält, ab wann eine Förderung in Betracht kommt. Damit ist völlig offen, was die Maßnahmen für den Klimaschutz bringen, so bleibt die steuerliche Förderung der Gebäudesanierung eine „black box“ beim Klimaschutz. Außerdem fehlen parallele Maßnahmen zur sozial gerechten, warmmietenneutralen energetischen Modernisierung vermieteter Wohnungen – so bleiben die Hälfte des Wohnraums in Deutschland und alle MieterInnen vom Klimaschutz völlig vernachlässigt.

Die Senkung der Umsatzsteuer für Bahnfahrten im Fernverkehr von 19 auf 7 Prozent ist ein richtiger Schritt zur Erhöhung der Attraktivität der Bahn, insbesondere gegenüber Kurzstreckenflügen. Doch ist dieser Schritt keineswegs ausreichend, um die bestehende Wettbewerbsverzerrung zwischen dem Schienenpersonenfernverkehr und dem Flugverkehr oder gar dem Straßenverkehr abzubauen. Die strukturellen Defizite der Bahn bleiben unbearbeitet.

Um den Ausbau der Windenergie zu steigern und auch um die Akzeptanz von Windenergie vor Ort zu steigern ist eine stärkere Beteiligung der Standortkommunen an den Einnahmen der Windenergieanlagen notwendig. Doch der Vorschlag der Bundesregierung für Wind-Sondergebiete einen erhöhten Hebesatz bei der Grundsteuer für Kommunen einzuführen ist ein nicht zu Ende gedachter Schnellschuss. Er scheint nicht geeignet, die Kommunen effektiv an den Einnahmen der Windenergie zu beteiligen, und könnte in seinen Auswirkungen den Ausbau der Windkraft weiter gefährden. Dies gilt umso mehr, da die Bundesregierung auf eine Begrenzung der Hebesätze verzichtet hat und auch keine Möglichkeiten der Differenzierung von Bestands- und Neuanlagen vorliegen. Durch die geplante Regelung entstehen unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen für die Teilnehmer wettbewerblicher Ausschreibungen zur Errichtung von Windenergieanlagen. Gerade für Standorte, die - bspw. in Folge höherer Errichtungskosten der Anlage - am Rande der Wettbewerbsfähigkeit sind, kann so – insbesondere in Kombination mit der desaströsen 1000m Abstandsregelung, die die Bundesregierung einführen will, ein nicht zu überwindendes Hemmnis für den weiteren Ausbau der Windkraft entstehen. Zudem droht diese Regelung, den Weiterbetrieb von Windenergieanlangen, die in den nächsten Jahren aus der Förderung des EEG herausfallen, unwirtschaftlich zu machen. Mit der Festlegung auf eine Kommunalbeteiligung über die Grundsteuer profitiert nur die Standortkommune der Windenergieanlage. Gegebenenfalls langwierige Aushandlungsprozesse sind bei der Neuverhandlung der Konditionen zwischen steuerpflichtigen Grundbesitzenden und Windanlagenbetreibenden zu erwarten, da die neu anfallende Steuer in bestehende Verträge Eingang erhalten muss.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Erhöhung der Entfernungspauschale als Kompensation für die CO_2-Bepreisung ist ökologisch kontraproduktiv und sozial ungerecht. Daran ändert auch die zusätzliche Einführung einer Mobilitätsprämie nichts. Zwar

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

werden auch Geringverdiener unterhalb des Grundfreibetrags entlastet, sofern sie den bürokratischen Aufwand der Beantragung auf sich nehmen. Jenseits dessen profitieren aber hohe Einkommen deutlich stärker als Gering– und Normalverdiener, je nach Situation bekommen Pendler mit hohen Einkommen sogar mehr erstattet, als sie zuvor an CO_2-Preis bezahlt haben, da der CO_2-Preis unabhängig vom Einkommen für alle gleich erhoben wird. Hierdurch droht die ohnehin schon geringe ökologische Lenkungswirkung eines viel zu gering angesetzten CO_2-Preises in ihr Gegenteil verkehrt zu werden. Die Bundesregierung ist jede Erklärung schuldig geblieben, warum sie eine Kompensation von Pendlerinnen und Pendler progressiv und nicht mit einem höheren Maß an Steuergerechtigkeit beispielweise als Steuerermäßigung oder im Sinne einer Härtefallregelung ausgestaltet hat. Zudem ist unklar, weshalb die Pendlerpauschale von 2021 an direkt im vollen geplanten Umfang erhöht werden soll, während die CO_2-Bepreisung schrittweise ansteigt. Abgesehen davon reizt die Bundesregierung mit der Erhöhung der Pendlerpauschale auch den motorisierten Individualverkehr weiter an, was kontraproduktiv für die Verkehrswende ist.

Zudem kann die Erhöhung der Entfernungspauschale nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Bundesregierung die CO2-Bepreisung nicht aufkommensneutral ausgestaltet hat. Statt einer fairen und sozial gerechten Rückverteilung sämtlicher Einnahmen aus dem geplanten nationalen CO2-Handel an die Bürgerinnen und Bürger versickern große Teile der Einnahmen im Energie- und Klimafonds, dessen Gelder schon bisher nicht abgerufen werden. Nur ein Teil wird überhaupt an die BürgerInnen und Bürger zurückgegeben.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen Gesetzentwurf vorzulegen, der folgende Aspekte enthält:

1. Einführung eines nationalen CO_2-Preises für die Bereiche Verkehr und Wärme durch Einführung einer CO_2 Komponente im Energiesteuergesetz. Ein solcher CO_2-Preis muss in der Höhe ökologisch wirksam sein und möglichst viele Sektoren erfassen. Von entscheidender Bedeutung für die Lenkungswirkung ist zudem, dass es einen langfristigen, planbaren und verlässlich ansteigenden Preispfad gibt. Ein CO_2 Preis kann zudem nur dann wirksam und sozial gerecht sein, wenn der Preis in der Höhe steuert und die Einnahmen am Ende vollständig wieder an die Bürgerinnen und Bürger zurückgegeben werden. Auf diese Weise profitieren besonders die Menschen mit geringeren Einkommen zu Lasten der höheren Einkommen, die meist auch einen deutlich höheren CO_2 Fußabdruck haben.
   - Auf fossile Kraft- und Brennstoffe wird daher zum Einstieg ein Preisaufschlag von anfangs 40 Euro je Tonne CO_2 erhoben, der über die Zeit weiter anwächst. Dieser Aufschlag soll langfristig die Kosten der Klimaschäden abbilden.
   - Es wird ein CO_2-Mindestpreis in Höhe von 40 Euro je Tonne CO_2 im Bereich des europäischen Emissionshandels (ETS) eingeführt, möglichst gemeinsam mit den europäischen Nachbarn.
   - Aus den Einnahmen dieser CO_2-Bepreisung wird die Stromsteuer auf das Mindestniveau der europäischen Stromsteuerrichtlinie (0,1ct/kWh) abgesenkt, da inzwischen bereits 40 Prozent des Stroms erneuerbar gewonnen werden. Auf diese Weise werden Wirtschaft und Bürgerinnen und Bürger entlastet.
   - Alle Einnahmen, die darüber hinausgehen, finanzieren ein jährliches Energiegeld, das jede Bürgerin und jeder Bürger in gleicher Höhe erhält. Davon profitieren Menschen mit niedrigem Einkommen überdurchschnittlich, da

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

sie in der Regel weniger CO_2 produzieren, als Menschen mit höherem Einkommen.

2. Ergänzung des Gesetzes mit Maßnahmen zum schrittweisen Abbau umweltschädlicher Subventionen, die die bisherige ungleiche steuerliche Behandlung von fossilen Rohstoffen und die steuerliche Förderung klimaschädlichen Verhaltens beenden.

   - Es wird eine CO2-abhängige Besteuerung von Dienstwagen eingeführt. Die bisherige pauschale Subventionierung schwerer Dienstwagen schlägt jedes Jahr in Höhe von 3,1 Milliarden Euro in den öffentlichen Haushalten zu Buche. Die Dienstwagenbesteuerung orientiert sich zukünftig an dem CO2-Ausstoß der Dienstwagen. Dazu wird ein CO2-Zielwert zugrunde gelegt, beginnend mit dem EU-Flottengrenzwert für das Jahr 2021 von 95g CO2/km, der entsprechend der EU-Vorgaben zu CO2-Einsparzielen für Neuwagen bis zum Jahr 2030 schrittweise abgesenkt wird. Die Besteuerung wird bei einem CO2-Ausstoß oberhalb dieses jeweiligen CO2-Zielwerts für Neuwagen entsprechend erhöht. Die Energiesteuervergünstigung für Dieselkraftstoff ist bei gleichzeitiger Anpassung der Kraftfahrzeugsteuern schrittweise zu beenden und die Besteuerung von Benzin und Diesel im Energiesteuergesetz (EnergieStG) entsprechend des CO2-Gehaltes schrittweise anzugleichen. Die derzeit geltende geringere Dieselbesteuerung setzt enorme Fehlanreize indem der Kraftstoff künstlich verbilligt wird, und kostet den Staat mehrere Milliarden Euro jährlich. Diese Subventionierung muss über die nächsten Jahre schrittweise abgebaut werden.
   - Einführung einer Kerosinsteuer: Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern mit fossilem Antrieb sind alle gewerblichen Flüge derzeit von der Energiesteuer befreit. Allein im innerdeutschen Flugverkehr wird Kerosin mit jährlich ca. 580 Millionen Euro subventioniert. Die Kerosinsteuerbefreiung muss stufenweise abgeschafft werden. Der Steuersatz auf Kerosin ist anfangs mit dem in der EU-Energiesteuerrichtlinie festgesetzten Mindestsatz von 33 ct/l zu bemessen und schrittweise zu erhöhen. Damit gewerbliche Flüge innerhalb der gesamten EU besteuert werden, muss sich Deutschland für eine schrittweise EU-weite Einführung der Energiesteuer für Kerosin einsetzen. Solange Kerosin nicht europaweit besteuert wird, soll Deutschland die rechtlichen Spielräume nutzen, um mit anderen EU-Staaten in bilateralen Verträgen die Kerosinbesteuerung zu vereinbaren.
   - Abschaffung der Umsatzsteuerbefreiung für inländische Streckenabschnitte des grenzüberschreitenden Luftverkehrs: Der von Deutschland abgehende internationale Flugverkehr wird derzeit bei der Umsatzsteuer jährlich mit Milliardenbeträgen subventioniert. Die Umsatzsteuerbefreiung für den inländischen Streckenanteil des internationalen Flugverkehrs muss beendet und ein Steuersatz von 19 Prozent eingeführt werden. Auf EU-Ebene muss sich Deutschland dafür einzusetzen, dass alle EU-Staaten den gleichen Mehrwertsteuersatz auf innereuropäische Flüge erheben.
   - Verdopplung und ökologische Ausgestaltung der Luftverkehrsteuer: So lange, bis auf EU-Ebene umfassende Entscheidungen über die Energiesteuer für Kerosin und die Umsatzsteuer getroffen sind, werden die entgangenen Steuereinnahmen durch Anhebung der Luftverkehrsteuer ausgeglichen. Jegliche Deckelung (künftig 1,75 Mrd. Euro) und die Koppelung der Steuer an die Ausgaben für CO2-Zertifikate im Europäischen Emissionshandel werden aufgehoben. In einem ersten Schritt wird die Luftverkehrsteuer verdoppelt und nach Beförderungsklasse, Klima-, Schadstoff-und Lärmbelastung differenziert. Die bisher von der Steuer ausgenommene Luftfracht- sowie der Umsteigeflugverkehr werden einbezogen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- Emissionsfreie Neuwagen werden durch eine Bonus-Malus-Regelung in der Kfz-Steuer gefördert, die die bisherige Kaufprämie ersetzt. Rein elektrische Fahrzeuge erhalten dann eine Gutschrift, während Neuwagen mit einem hohen CO2-Ausstoß stärker besteuert werden.
- Für Investitionen in CO2-freie Industrieprozesse insbesondere in den Bereichen Stahl, Chemie oder Zement bessere Abschreibungsmöglichkeiten zu schaffen

3. Grundlegende Überarbeitung des Entwurfes für die steuerliche Förderung der Gebäudesanierung. Derzeit verspricht der Gesetzentwurf viel Geld für wenig Klimaschutz. Es besteht sogar das Risiko, dass das Gesetz unterm Strich dem Klima mehr schadet als nützt, denn es könnten gemäß Entwurf der Bundesregierung sogar neue fossile Öl- oder Erdgasheizungen bezuschusst werden, sofern sie gegenüber der alten Heizung auf dem Papier etwas Energie einsparen. Weil bei geringeren Anforderungen an die Qualität insgesamt eine höhere Förderung beantragt werden kann, drohen die bestehenden und im Markt gut eingeführten Bundes-Förderprogramme über die KfW-Bank mit ihren bewährten Qualitäts-Standards von der Steuerförderung abgelöst zu werden, statt mit der steuerlichen Förderung ein ergänzendes Instrument für zusätzliche Zielgruppen aufzubauen. Damit könnte die Sanierungsquote sogar sinken. Die Anforderungen an Planung und Qualitätssicherung sind bei der Steuerförderung mangelhaft. So soll nach dem Entwurf der Bundesregierung der ausführende Handwerker seinen eigenen Arbeiten die Qualität bescheinigen, eine Haftung des Fachunternehmens im Falle zwar bestätigter aber dennoch fehlender Qualität wurde im letzten Moment noch aus dem Gesetzentwurf heraus gestrichen. Änderungsbedarf:
   - Klima-Qualität sicherstellen: Fehlallokationen von Steuergeldern und Finanzmittel von Eigentümerinnen und Eigentümer müssen vermieden werden und alle vorgenommenen Maßnahmen im Einklang mit dem Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes stehen. Die Ausrichtung der Maßnahmen auf das Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes 2040 muss bereits in die Überschrift des 35c EStG aufgenommen werden. Damit die konkrete Klimawirkung der vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen abschätzbar ist, muss die Verordnung gemäß Absatz 7 vorgelegt werden, bevor das Gesetz verabschiedet wird.
   - Alle geförderten Einzelmaßnahmen sind so zu gestalten, dass in Summe über alle Gebäudeteile einschließlich Anlagentechnik der KfW 55 Standard erreicht wird. Die Gewährung der steuerlichen Förderung ist an die Inanspruchnahme einer Energieberatung für Gebäude in Form der Erstellung eines individuellen Sanierungsfahrplans (iSFP) vor Beginn der ersten Maßnahme zu knüpfen, wenn deren Kosten einen Schwellenwert von 5.000,-€ überschreiten. Die Kosten zur Erstellung des iSFP sollen bis zu einem angemessenen Höchstbetrag zu 100 Prozent förderfähig sein. Um sicherzustellen, dass die mit der Einzelmaßnahme beabsichtigte Energieeffizienz auch tatsächlich erreicht wird und der Steuerbonus gerechtfertigt gewährt werden kann, reicht eine Bescheinigung durch den Erbringer der Leistung selbst nicht aus, auch dass er im Falle falscher Bescheinigung nicht haften soll ist abzulehnen. Vielmehr ist diese Bescheinigung nach Durchführung durch einen unabhängigen Sachverständigen zu erbringen, entsprechend dem Verfahren der KfW-Förderung durch eine unabhängige Energie-Effizienz-Expertin bzw. einen sachverständigen Energieberater.
   - Bestehende, in den Markt eingeführte Förderprogramme dürfen nicht ausgehöhlt werden: Zur Vermeidung von negativen Substitutionseffekten zwischen der bestehenden und dem Grunde nach funktionierenden Zuschuss- bzw. Kreditförderung der KfW und der geplanten steuerlichen Förderung ist

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

die steuerliche Förderung so zu gestalten, dass die Barwerte der Förderung gleich bzw. annähernd gleich ausfallen. Die Kumulation mit Landesförderung oder kommunaler Förderung oder Zuschüssen, die weitergehende Anforderungen an Energieeffizienz, Klimaschutz oder Nachhaltigkeit, Sozial- oder Mietpreisbindung stellen, muss zulässig sein. Eine Überförderung ist dabei in jedem Fall zu vermeiden.

- Sonne statt Öl – keine Abhängigkeit von fossilen Energieträgern subventionieren: Es wäre mit dem Ziel des Gesetzes nicht zu vereinbaren, wenn die geförderten Maßnahmen zu Pfadabhängigkeiten von fossilen Energieträgern führen. Daher muss die Förderung von Heizungsanlagen für den Einsatz fossiler Energieträger ausgeschlossen werden (Öl- und Gaskessel). Stattdessen muss im Paragraph 35c Absatz 1 Punkt 6 des Gesetzes klargestellt werden, dass ausschließlich Heizungstechnikkomponenten gefördert werden können, die erneuerbare Wärme bereitstellen (z.B. Solarthermie, Wärmepumpen, effiziente Holzpelletheizungen und Anschlüsse an Wärmenetze, deren Energiemix zu einem wesentlichen Teil aus erneuerbaren Energien oder Abwärme stammt). Um die sektorspezifischen Klimaziele im Gebäudesektor einhalten zu können und teure Zahlungen im Rahmen des EU-effort sharing zu vermeiden, braucht es neben einem wirksamen Steuerbonus für Gebäudesanierung klare Vorgaben für Mindestenergieeffizienzstandards und für Erneuerbare Wärme. Dafür ist das geplante Gebäudeenergiegesetz der Bundesregierung, das derzeit keine Anpassung der Energiestandards an die Klimaziele vorsieht, grundlegend zu überarbeiten, mit dem Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes bis 2040. Als Mindeststandard (Niedrigstenergiestandard) ist beim Neubau ein Äquivalent zum KfW Effizienzhaus 40 vorzusehen - das ist auch erforderlich, um die EU-Gebäude-Richtlinie einzuhalten. Desweiteren muss das Ziel einer vollständigen Gebäudesanierung beim Effizienzstandard von KfW Effizienzhaus 55 liegen. Und im Fall eines Heizungstauschs muss ein Mindestanteil der Wärme aus Erneuerbaren Quellen erzeugt werden (wie heute auch schon laut EEWärmeG beim Neubau). Darüber hinaus muss im Rahmen des Gebäudeenergiegesetzes der Einbau von Ölheizungen im Neubau und Bestand ab 2021 generell ausgeschlossen werden. Auch die Wärmerzeugung auf Basis von Erdgas muss mithilfe des Gebäudeenergiegesetzes und einem klaren Pfad schrittweise durch erneuerbar betriebene Heizsysteme ersetzt werden. Darüber hinaus muss es den Bundesländern weiterhin möglich sein, ambitioniertere Standards im Regelungsbereich des Gebäudeenergiegesetzes vorzusehen.
- Möglichst warmmietenneutrale Modernisierung vermieteter Wohnungen ermöglichen: Es müssen weitere effektive Förder- und Rechtsinstrumente auch für die warmmietenneutrale energetische Sanierung von vermietetem Wohnraum verabschiedet werden, insbesondere ein Förderprogramm „Gutes Klima im Quartier“ im Rahmen der Städtebauförderung in Höhe von 2 Milliarden Euro jährlich. Es wird zudem ein Klimazuschuss zum Wohngeld für energetisch modernisierten Wohnraum eingeführt, um warmmietenneutrale Sanierungen zu ermöglichen. Der Bundesanteil für das Wohngeld ist zu verdoppeln, damit mehr Menschen von ihren Wohnkosten entlastet werden. Allen Mieterinnen und Mietern soll ein kostenloser Klima-Check zur Verfügung stehen.
- Abgestimmte Investitionsoffensive Faire Wärme umsetzen: Der Staat soll eine Vorbildfunktion übernehmen und Sanierungsfahrpläne vorlegen, um klimaneutrale bundeseigene Liegenschaften zu erreichen. Außerdem braucht es ein Programm zur Förderung der energetischen Modernisierung kommunaler Gebäude. Weiterhin braucht es ein gutes attraktives CO2-Gebäudesanierungsprogramm der KfW.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

4. Einführung einer „Windprämie“ als bundeseinheitliche und wirksame Regelung – in der Diskussion sind hier beispielsweise aktuell Vorschläge einer Sonderabgabe, einer Außenbereichsabgabe, einer Konzessionsabgabe oder eine sinnvoll ausgestaltete Steuer - die Standort- und möglichst auch Nachbargemeinden von Windkraftanlagen stärker an der Wertschöpfung der Windkraft beteiligt und zum Neubau von Windenergieanlagen anreizt, ohne dass dadurch die Wirtschaftlichkeit von Bestandsanlagen gefährdet wird oder eine Verhinderungsplanung stattfinden kann. Um dieses Ansinnen, die Windenergie für Kommunen attraktiver zu machen, nicht zu konterkarieren, muss auf pauschale bundesweite Abstandsvorgaben verzichtet werden.
5. Anstelle der vorgesehenen Erhöhung der Entfernungspauschale umfangreiche Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität und zur besseren Anbindung ländlicher Räume vorzunehmen und vor allem im Vergleich zum Klimapaket jährlich eine Milliarde Euro zusätzlich in den öffentlichen Nahverkehr zu investieren. Dazu gehören höhere Investitionsmittel für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur (Schienenwege und Oberleitungen), Streckenreaktivierungen von mindestens 2.000 Streckenkilometern bis 2030 und die Sanierung von Bahnhöfen sowie den Radverkehr, eine deutlich höhere und schnellere Aufstockung der GVFG-Bundesmittel unter Einschluss der Förderung von Grunderneuerungen bestehender ÖPNV-Infrastruktur, die Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie umfassende, Fördermaßnahmen zur Verbesserung der Kombination von Fahrradverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Dabei sollten auch Maßnahmen finanziert werden, die zielgerichtet eine Modernisierung des Fahrzeugbestands im ländlichen Raum anreizen. Statt einer Erhöhung der Entfernungspauschale selbst ist eine aufkommensneutrale Reform sinnvoller, welche die sozialen Ungerechtigkeiten beseitigt. Dafür müssten endlich alle Pendler unabhängig von der Höhe ihres Einkommens in gleicher Weise von dieser Unterstützung profitieren. Denn es ist widersinnig, dass die ärmsten Menschen heute am wenigsten bekommen.
6. Die zu erwartenden Treibhausgaseinsparungen der Maßnahmen sind von der Bundesregierung konkret zu beziffern, um eine angemessene Beurteilung des Klimabeitrags des vorliegenden Gesetzesentwurfs zu ermöglichen, um die notwendigen Konkretisierungen im Gesetz vorzunehmen und klimaschädliche Regelungen zu streichen.

Berlin, den 12. November 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.